IX kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 124)
z dnia 14 września 2021 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 124)

14 września 2021 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 1508).

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Weber** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Weronika Biaduń** pełniąca obowiązki dyrektor Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Ewa Mierzwińska** radca w Departamencie Zarządzania Systemami w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, **Rafał Ziętal** główny specjalista kontroli państwowej Najwyższej Izby Kontroli, **Krzysztof Szymański** prezes Polskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców wraz ze współpracownikami, **Piotr Litwiński** przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami oraz **Michał Łydka** sekretarz Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Kierowca.pl.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Kamil Basicki**, **Elżbieta Kessel** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Łukasz Grabarczyk**, **Jarosław Lichocki**, **Wojciech Paluch** i **Mariusz Przerwa** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry. Bardzo serdecznie witam panie i panów posłów. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Bardzo serdecznie witam pana ministra Webera wraz ze współpracownikami. Stwierdzam kworum oraz przyjęcie protokołu z posiedzeń Komisji od nr 71. do nr 117.

Zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 1508). Czy zgłaszają państwo uwagi do porządku dziennego? Nie widzę, przyjmuję więc, że porządek dzienny został przyjęty.

W dniu 31 sierpnia 2021 r. marszałek Sejmu skierowała projekt ustawy do Komisji Infrastruktury do pierwszego czytania. Przypominam, że zgodnie z art. 39 ust. 1 regulaminu Sejmu pierwsze czytanie obejmuje uzasadnienie projektu ustawy przez wnioskodawcę, debatę w sprawie zasad projektu ustawy oraz wstępne zadawanie pytań przez posłów i odpowiedzi wnioskodawców.

Przystępujemy do pierwszego czytania projektu ustawy z druku nr 1508. Prosiłbym pana ministra Webera o przedstawienie uzasadnienia projektu ustawy.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw wdraża dwie dyrektywy. Pierwsza z nich to 2018/645, która zmienia dyrektywę 2003/59/WE w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy osób lub osób. Druga dyrektywa to dyrektywa 2006/126/WE w sprawie praw jazdy.

Wdrażane przepisy regulują wyłącznie zasady uzyskiwania uprawnień przez kierowców zawodowych, czyli tych, którzy na co dzień wykonują przewozy drogowe pojazdami ciężkimi lub autobusami. Są to szkolenia i egzaminy odbywane już po uzyskaniu

prawa jazdy, ukierunkowane na bezpieczne, efektywne i zgodne z prawem wykonywanie zawodu kierowcy pojazdów ciężkich.

Jeżeli chodzi o zmiany, które proponujemy, to wyglądają one następująco i mają przynieść następujące efekty. Po pierwsze jest to cyfryzacja obiegu dokumentów w procesie kształcenia kierowców zawodowych. Ma ona zapewnić podniesienie jakości szkoleń kierowców zawodowych i zagwarantować właściwe prowadzenie szkoleń bez możliwości ich nielegalnego skrócenia czy podrobienia zaświadczenia o jego ukończeniu. Wyeliminuje to także papierowe orzeczenie lekarskie i psychologiczne na rzecz wpisu elektronicznego.

Po drugie jest to możliwość prowadzenia części szkoleń dla kierowców zawodowych metodą e-learningu. Ma to przyspieszyć realizację szkoleń i pozwolić na pewną elastyczność zarówno dla kierowców zawodowych, jak i podmiotów szkolących.

Po trzecie jest to wprowadzenie karty kwalifikacji kierowcy. Pozwoli to na łatwiejsze zatrudnienie kierowcy zawodowego z kraju trzeciego, zapewniając jednocześnie, że wszelkie szkolenia i badania niezbędne do bezpiecznego wykonywania transportu drogowego będą wykonywane i potwierdzane w Polsce na podstawie polskich dokumentów.

Kolejna zmiana to egzaminy na kwalifikację wstępną. Zostaną przeniesione z urzędów wojewódzkich do wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. Ma to obniżyć koszty oraz zwiększyć dostępność tych egzaminów dla obywateli.

Kolejna zmiana to zwiększenie nadzoru nad wykonywaniem szkoleń dla kierowców zawodowych. Chodzi o współpracę na linii wojewoda, Inspekcja Transportu Drogowego oraz Państwowa Inspekcja Pracy. Działanie to pozwoli na sprawdzenie czy kierowca zawodowy szkolił się faktycznie, czy w tym czasie przypadkiem nie był w innym miejscu, np. w trasie.

Kolejna zmiana to wprowadzenie możliwości weryfikacji danych o kierowcach polskich i zagranicznych na drodze przez policjantów i przez inne służby przy użyciu sieci wymiany informacji o prawach jazdy. Pozwoli to na poprawę wykrywalności osób, które kierują pojazdami pomimo zakazów lub nie posiadają uprawnień do kierowania pojazdami, także tych z zagranicy.

Kolejna zmiana to możliwość odzyskania polskiego prawa jazdy przez osoby, którym cofnięto prawo jazdy za granicą. Osoby będą traktowane na równi z osobami, którym cofnięto polskie uprawnienia do kierowania pojazdami, i będą musiały spełnić te same warunki, aby je odzyskać.

Kolejna zmiana to zniesienie rejonizacji badań lekarskich i psychologicznych w wojewódzkich ośrodkach medycyny pracy dla kierowców. Przyczyni się to do tego, że osoby mające poddać się badaniom w wojewódzkim ośrodku medycyny pracy będą uprawnione do wyboru tego ośrodka, który jest w stanie przeprowadzić badanie w jak najkrótszym czasie.

Kolejna zmiana to likwidacja decyzji osoby kierującej pod wpływem alkoholu z kierowania osoby kierującej pod wpływem alkoholu na badanie lekarskie i psychologiczne i na kurs reedukacyjny. Efektem, który przyniesie ta zmiana, będzie uproszczenie procedury zmniejszenia obciążenia urzędów, ponieważ na badanie trzeba będzie wybrać się na mocy przepisów ustawy.

Ostatnia zmiana to wprowadzenie zawieszenia uprawnienia do kierowania pojazdami. Osoby, którym zostanie zatrzymane prawo jazdy, będą miały na ten okres zawieszone uprawnienie do kierowania pojazdami. Pozwoli to na wyciągnięcie w stosunku do nich konsekwencji za kierowanie pojazdem podczas zatrzymania prawa jazdy, tak jak w stosunku do osób bez uprawnień.

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, to są główne elementy, które są wdrażane do ustawy. Tak jak powiedziałem, są wdrażane na podstawie dwóch dyrektyw unijnych. Jesteśmy do dyspozycji państwa posłów i innych osób chcących wziąć udział w dyskusji. Są ze mną współpracownicy, którzy byli bezpośrednio odpowiedzialni za wdrożenie ustawy o transporcie drogowym i przepisów dyrektyw. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Otwieram dyskusję. Czy są głosy w dyskusji bądź pytania? Proszę, pan przewodniczący Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, chciałbym zabrać głos w dwóch kwestiach dotyczących późniejszego procedowania nad tym projektem. Po pierwsze mamy tutaj poprawki do ustawy zgłoszone przez Biuro Legislacyjne. Proponuję, aby, jeśli wszystkie byłyby o charakterze legislacyjnym, upoważnić Biuro Legislacyjne do naniesienia tych poprawek w treści ustawy, ewentualnie poprosić biuro o zasygnalizowanie poprawki, która miałaby inny charakter.

Moja druga uwaga i pytanie do pana ministra, ewentualnie do przedstawicieli ministra infrastruktury, to komentarz do propozycji, które napłynęły do Komisji ze strony Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Kierowca.pl, bo odnoszą się one do projektu ustawy m. in. w zakresie szkolenia na odległość i uwag, które w tym kontekście zostały zgłoszone do projektu. Miałbym jedno generalne pytanie właśnie o komentarz do propozycji, które wpłynęły do Komisji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Upoważnienie dla Biura Legislacyjnego zgłosiłbym oczywiście w momencie szczegółowego rozpatrywania projektu ustawy. Proszę, pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, Wysoka Izbo, szanowni państwo, prosiłbym pana ministra po pierwsze o ustosunkowanie się od uwag przygotowanych przez Polską Izbę Gospodarczą Ośrodków Szkolenia Kierowców. Zakładam, że one również spłynęły do ministerstwa. Tam jest szereg uwag dotyczących choćby zapisów w zakresie kwalifikacji instruktorów czy posiadanego przez ośrodek wyposażenia.

Poproszę także o wyjaśnienie dwóch pozostałych kwestii, o które chciałem już wprost zapytać. Czy rzeczywiście jest tak, że w przypadku stwierdzenia uchybień w zakresie przeprowadzonych szkoleń zawodowy kierowca, bez względu na to, jakie byłyby to uchybienia, traci możliwość wykonywania zawodu kierowcy? To prowadziłoby do trochę absurdalnej sytuacji, w której kierowcy, którzy przecież nie muszą znać się na tym, jak przeprowadzane ma być szkolenie, jakie konkretnie musi mieć w sobie elementy, zupełnie nieświadomi, mogą być pozbawieni możliwości wykonywania zawodu bez czasu na uzupełnienie ewentualnych braków. Czy w takim razie rzeczywiście jest tak, że takie pozbawienie możliwości następuje niezależnie od tego, jakie to jest uchybienie? Po drugie, jeżeli tak jest, czy jednak nie należałoby wprowadzić takiej procedury, która umożliwi nadrobienie ewentualnych zaległości, ale w taki sposób, żeby nie tracić uprawnień?

Drugie pytanie dotyczy kierowców z zagranicy. Jest tak, że wiele polskich firm potrzebuje kierowców, natomiast zawsze jest pytanie o kwalifikacje. Na jakim poziomie procedura, którą pan minister przedstawił przed chwilą, zabezpiecza przed tym, żeby ustalić, czy dana osoba z zagranicy rzeczywiście te kwalifikacje posiada? Są też takie sygnały, że nie we wszystkich przypadkach przedstawiane dokumenty pokazują stan faktyczny, co w sposób oczywisty zagraża bezpieczeństwu w przewozach w ruchu drogowym. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Czy są jeszcze inne głosy? Proszę bardzo, strona społeczna.

Dyrektor generalny Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Andrzej Bogdanowicz:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowny panie ministrze, szanowni państwo, ustawa została przedstawiona bardzo krótko, niemniej zawiera ona kilka rozwiązań, które będą stanowiły poważne uciążliwości. Tak jak wspomniał przede mną pan poseł Suchoń, pewne uchybienia proceduralne w zakresie prowadzenia szkolenia są przesłanką do cofnięcia przez wojewodę świadectwa kwalifikacji zawodowej, co skutkuje zatrzymaniem prawa jazdy ze skutkiem natychmiastowym. To decyzja z rygorem natychmiastowej wykonalności. Tutaj kierowca może być całkowicie zaskoczony.

Z jednej strony moglibyśmy odbierać ten przepis tak, że będzie to dyscyplinowało naszych kierowców do tego, żeby przez przypadek nie byli w żaden sposób zainteresowani omijaniem godzin szkoleń albo jakiejś części szkolenia, ale może zdarzyć się tak,

że całkiem nieświadomie zabraknie którejś godziny albo przedsiębiorca nie spełni wszystkich wymagań w zakresie przekazywania informacji i informacja ta ulegnie zafałszowaniu. Kierowca nie ma najmniejszego wpływu i może zostać pozbawiony prawa jazdy, nawet będąc w trasie czy za granicą. To jest zbyt rygorystyczne podejście, a w ustawie nie dopatrujemy się mechanizmu wyjaśniania tych nieścisłości. Są tam bezwzględne, rygorystyczne normy, które pozbawiają go możliwości wykonywania zawodu.

Odnośnie do działalności ośrodka szkolenia powiem, że ośrodki szkolenia mają określoną w ustawie formę prowadzenia zajęć. Mogą te zajęcia prowadzić zarówno stacjonarnie, jak i w formie na odległość. Szkoły, gdzie w programie szkolenia jest kwalifikacja wstępna, prowadzą te zajęcia stacjonarnie, ale zajęcia ze szkolenia okresowego mogą prowadzić także wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego. Dla wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego nie określono, w jakiej formie dopuszcza się szkolenie, co przy tak szczegółowym dookreśleniu tego, kto co i kiedy robi, w przypadku WORD-ów pozostaje niejasnością.

W ogóle samo już kontynuowanie czy uprawnianie WORD-ów do prowadzenia szkolenia okresowego jest dla nas trudną do zaakceptowania normą, ponieważ zgodnie z kolejnymi przepisami WORD-y mają być jednostką egzaminującą dla kierowców zawodowych, w związku z tym uważamy, że ten rynek powinien zostać jednoznacznie rozdzielony. Kto szkoli, nie egzaminuje. Dzielenie włosa na czworo polegające na tym, że WORD-y będą prowadzić tylko wybrane szkolenie… WORD-y jednak będą szkolić kierowców zawodowych i powinno być usunięte z ustawy to, że WORD-y nie mają takiego uprawnienia.

Samo szkolenie natomiast, już z wykorzystaniem internetu, dotyczyć będzie, tak jak w ośrodkach szkolenia, przede wszystkim szkolenia okresowego, kiedy kierowcy mogą skorzystać z tej formy szkolenia. Tylko dlaczego ośrodki szkolenia, które mają mieć prawo prowadzenia takich zajęć na odległość, zostają dodatkowo ukarane? Trzeba powiedzieć, że zostają dodatkowo ukarane. Stawia się im dodatkowe wymagania. Rozumiem, że odnośnie do tego, że są ośrodkami istniejącymi na rynku już dłuższy czas, posiadają lepszą kadrę, co w przypadku szkolenia na odległość nie ma chyba znaczenia, natomiast karane są tym, że muszą posiadać samochody na szczególnych zasadach. Te szczególne zasady to jest to, że trzeba posiadać samochód na wyłączność. W tym momencie firma, ośrodek szkoleniowy nie może być użytkownikiem pojazdu, współwłaścicielem pojazdu, tylko musi te pojazdy posiadać na własność. Nie wiadomo, dlaczego akurat te ośrodki, które mają być potraktowane lepiej, zostają ukarane w ten dodatkowy sposób. Już i tak samo opisywanie czy samochód ciężarowy na własność ma mieć 10 lat, a autobus ma mieć 15 lat, jest dla nas śmiesznością w ustawie, bo w transporcie takich pojazdów ciężarowych dzisiaj praktycznie już się nie używa.

Jeżeli są jakieś możliwości, żeby dokonać w tym zakresie zmian w ustawie, bardzo prosilibyśmy, żeby można było skorygować przynajmniej te trzy rzeczy, o których powiedziałem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Panie ministrze, czy zechce pan ustosunkować się do tych głosów?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Tak, jeżeli mogę, w kilku sprawach ogólnych, natomiast jeżeli chodzi o szczegóły, będę prosił o wsparcie czy to pana dyrektora Oleksiaka, czy to pana naczelnika Piętkę.

Szanowni państwo, jeżeli chodzi o uwagi czy konkretne poprawki, o których mówił zarówno pan przewodniczący Polaczek, jak i pan poseł Suchoń, to jedne z nich zostały nam dostarczone dosłownie pięć minut przed posiedzeniem Komisji, natomiast inne do nas nie trafiły, tak że nie mamy wiedzy, co w nich jest. Oczywiście możemy się temu przyjrzeć, natomiast na tym posiedzeniu nie podejmiemy ostatecznej decyzji, tak że jeżeli będą to propozycje, które warto wdrożyć, które można wdrożyć, które nie będą wybiegały poza to przedłożenie – bo jeszcze raz powtarzam, że wdrażamy dwie dyrektywy unijne – to być może się do nich przychylimy. Teraz natomiast nie chciałbym przesądzać ani w jedną, ani w drugą stronę, i oceniać ich albo negatywnie, albo pozytywnie.

Jeżeli chodzi o uprawnienia kierowców z zagranicy i o sytuacje, w których trudno jest zweryfikować, czy kierowcy mogą realizować przewóz drogowy, to przyznam szczerze,

że w transporcie ciężkim, transporcie rzeczy czy transporcie autobusami takiego problemu nie dostrzegamy. Przedsiębiorcy sami jednak pilnują, aby kadra, która obsługuje te przewozy, była wykwalifikowana, stale szkolona, i robi wszystko, aby kadra zapewniła im bezpieczny dowóz towarów i osób do celu, tak że tutaj w przewozie ciężkim nie dostrzegamy takich problemów. Oczywiście w przewozie osób, w przewozach okazjonalnych – tutaj nawiązuję do innej ustawy – takie problemy miejscami występują i teraz zastanawiamy się, jak w tych sytuacjach reagować. Jeszcze raz powtarzam, że jeżeli chodzi o przewóz ciężki, jeżeli chodzi o kierowców zawodowych, nie dostrzegamy takich problemów, braku kwalifikacji kierowców z zagranicy, szczególnie spoza Unii Europejskiej.

Kolejna kwestia, która przed chwileczką była poruszona przez pana posła czy pana dyrektora, to kwestia jakości wykonywanych szkoleń, zarówno jeśli chodzi o kadrę, jak i sprzęt, pojazdy, którymi dysponuje dany ośrodek. Tak, jakość, jeśli chodzi o szkolenia i egzaminowanie kierowców zawodowych, musi być na jak najwyższym poziomie. Będziemy starali się dbać, żeby jakość była na jak najwyższym poziomie, bo później bezpośrednio wpływa ona na bezpieczeństwo w przewozach ciężkich. Państwo uważają być może, że kryteria i warunki są wyśrubowane, ja natomiast będę podkreślał, że przewozy ciężkie to przewozy coraz bardziej w naszym kraju popularne. Widzimy to nawet podczas pandemii. Przewozy towarów nie zmniejszyły się, a jeżeli zmniejszyły, to małymi okresami, natomiast cały czas funkcjonowały na wysokim poziomie. Musimy robić wszystko, aby były bezpieczne, aby każdy kierowca, który się szkoli, miał dostęp do ośrodka szkolenia, który dysponuje dobrze wyszkoloną kadrą, niezależnie, czy uczy ona w sposób zdalny, czy stacjonarny, a także aby sprzęt, na którym wykonywane są egzaminy, czy pojazdy, na których przeprowadzane są szkolenia, również były jak najlepszej jakości.

Tyle w kwestii ogólnej. Teraz poproszę pana naczelnika Piętkę o odniesienie się do utraty uprawnień, które są związane z uchybieniami – jest kwestią umowną czy dokonanymi w sposób świadomy, czy nieświadomy; to też jest znak zapytania, czy takiego uchybienia można dokonać w sposób nieświadomy, bo tutaj te restrykcje nie są aż tak duże, jak panowie przedstawiali – a także do kwestii wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. Jak rozumiem, uwaga ta dotyczy zmiany, którą proponujemy, aby WORD-y były odpowiedzialne za egzaminy na kwalifikację wstępną i aby były realizowane właśnie przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego, a nie urzędy wojewódzkie.

Po pierwsze, przyczyni się to do obniżenia kosztów, ponieważ zgodnie z ustawą koszt takiego egzaminu w WORD-zie będzie wynosił tylko 50 zł, a w tej chwili koszt egzaminu, który jest realizowany przez ośrodek szkolenia, wynosi 1000 zł, oczywiście za całą grupę szkolących, ale mimo wszystko jednostkowy koszt jest wyższy, niż proponujemy. Po drugie, egzaminy realizowane przez ośrodki szkolenia kierowców odbywają się co kilka miesięcy, natomiast dostępność do WORD-ów, możliwość realizowania tych egzaminów w WORD-zie w sytuacji niepowodzenia jest dużo lepsza. Dostępność do egzaminu w WORD-zie będzie dużo lepsza. Stąd nasza decyzja i nasze propozycje o tym, aby egzaminy na kwalifikację wstępną przenieść z urzędów wojewódzkich do wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego.

Teraz natomiast poproszę pana naczelnika o odniesienie się do kwestii związanych z uchybieniami, które grożą utratą uprawnień.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Proszę bardzo, panie naczelniku.

Naczelnik wydziału w Departamencie Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury Tomasz Piętka:

Warto zauważyć, że w dniu dzisiejszym obecne przepisy rzeczywiście nie przewidują żadnej możliwości ingerencji w wydane świadectwa kwalifikacji zawodowej. Nawet w przypadku stwierdzenia, że dokument został wydany przez podmiot, który w ogóle nie powinien był prowadzić tego szkolenia, lub w przypadku, kiedy stwierdzono rażące naruszenia np. w ilości godzin szkolenia czy w sposobie prowadzenia szkolenia Dokumenty, które ewidentnie są wydane z rażącym naruszeniem prawa, nie mogą być w żaden sposób cofnięte. To nie powinno mieć miejsca, podobnie jak obecnie przy kursach na prawo jazdy czy przy badaniach lekarskich. Jeżeli np. badanie lekarskie przeprowadził lekarz,

który nie miał uprawnień i na tej podstawie wydano uprawnienia do kierowania pojazdami, to w momencie, kiedy stwierdzamy, że takie orzeczenie zostało wydane przez osobę, która nie powinna była wydać takiego badania, lub badanie było przeprowadzone niezgodnie z prawem, uprawnienia na jakiś czas są zatrzymywane, a osoba, która te uprawnienia posiada, musi donieść nowe orzeczenie lekarskie, żebyśmy mieli pewność, że osoba ta będzie bezpiecznie kierować w ruchu drogowym. Ten sam tryb stosujemy przy świadectwie kwalifikacji zawodowej.

Warto wskazać, że są tam tylko dwa przypadki, w których takie świadectwo kwalifikacji zawodowej będzie mogło być cofnięte. Będą dwa takie przypadki, zaczynając od tego, że jeżeli szkolenie było przeprowadzone niezgodnie z odpowiednim wymiarem godzin, zostało to stwierdzone i na podstawie kontroli postępowania administracyjnego stwierdzono, że to szkolenie było krótsze, to wtedy takie świadectwa kwalifikacji zawodowej będzie można cofnąć. Drugi przypadek jest, kiedy takie szkolenie było prowadzone przez podmiot, który nie miał uprawnień do prowadzenia takiego szkolenia, i np. uprawnienia w międzyczasie zostały mu cofnięte, a nadal prowadził szkolenia i wydawał zaświadczenia. To są tylko te dwa przypadki.

Trzeba wskazać, że procedura ta przewiduje, że to nie jest z nagła niespodzianka, tylko jest to procedura administracyjna, czyli po pierwsze do ośrodka szkolenia kierowców, tego, który prowadzi szkolenia na kwalifikację wstępną czy szkolenia okresowe, trafi organ nadzorujący, przeprowadzi postępowanie, stwierdzi naruszenia, na bazie tych naruszeń wyda decyzję o zakazie prowadzenia działalności gospodarczej, bo tak ta procedura wygląda, i dopiero wtedy w ramach tej procedury cofane będą świadectwa kwalifikacji zawodowej.

Idąc dalej, nie cofamy uprawnień do kierowania pojazdami. Żebyśmy się zrozumieli: nie cofamy kierowcom uprawnień do kierowania pojazdami. Zatrzymujemy prawo jazdy tylko po to, żeby kierowca uzupełnił zaświadczenie o ukończeniu szkolenia, które potwierdza jego uprawnienia, ale do wykonywania transportu drogowego jako kierowca zawodowy, czyli jest to tzw. kod 95. Jeżeli uzupełni świadectwo kwalifikacji zawodowej, później nadal będzie mógł wykonywać zawód. Nie ma tu przypadku, w którym z tego powodu cofamy prawo jazdy kat. C czy kat. E/C.

Tak wygląda ta procedura. Wydaje się, że trudno wskazać inne rozwiązanie, które było logiczniejsze, i trudno pozostawić obecne rozwiązanie, które mimo stwierdzenia naruszeń i mimo stwierdzenia nielegalnych dokumentów, na podstawie których wpisy te zostały dokonane, dalej pozostawi kierowcy prawo do wykonywania tej pracy. Mając na względzie nasze doświadczenia w nadzorze nad tymi ośrodkami i nad tym, co dzieje się na rynku, trudno też powiedzieć, że większość naruszeń robiona jest bez wiedzy czy zgody zarówno przedsiębiorcy, jak i kierowcy, bo skracanie szkoleń, szczególnie szkoleń okresowych, jest praktyką, która ma miejsce. To m.in. w ten sposób musimy doprowadzić do sytuacji, w której kierowca będzie pilnował, żeby szkolenie odbywało się właściwie. To przedsiębiorca, który go zatrudnia, jak i przedsiębiorca prowadzący szkolenie. Na to pozwoli też elektronika, o której będziemy mówili później.

Wracając jeszcze do zagranicznych praw jazdy i potwierdzania zagranicznych dokumentów, o czym mówił pan minister, dzisiaj sytuacja wygląda w ten sposób, że kierowca z kraju trzeciego, ten, który nie mieszka u nas więcej niż 185 dni, robiąc kwalifikację wstępną, szkolenie okresowe, badania, nie musi potwierdzić tego u nas w żadnym dokumencie formalnym, który wydaje. Przedstawia te dokumenty wyłącznie pracodawcy, a pracodawca na podstawie oświadczenia otrzymuje dla niego świadectwo kierowcy wydawane przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego. Dopóki człowiek ten jeździ w Polsce, dokumenty te są uznawane za granicą. W momencie, kiedy wyjeżdża za granicę, szczególnie jeśli przestanie pracować dla naszego pracodawcy, dokumenty te są nieuznawane. Dlatego podjęliśmy decyzję o tym, żeby rozpocząć wydawanie karty kwalifikacji kierowców dla kierowców z krajów trzecich, która da nam gwarancję tego, że poświadczenie ukończenia odpowiednich szkoleń, badań lekarskich, badań psychologicznych będzie wydawane przez urzędy, przez starostwa – tak, jak w przypadku polskich kierowców – i da nam gwarancję, że kierowca z kraju trzeciego, który wykonuje transport drogowy u nas i w UE, był poddany odpowiednim szkoleniom i spełnił odpo-

wiednie wymagania zdrowotne. Jeżeli chodzi o jego prawo jazdy, oczywiście po stronie pracodawcy leży potwierdzenie czy dokument prawa jazdy, który mu przedstawia, jest dokumentem prawdziwym i legalnym. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Jeszcze pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, jednak dopytam o konsekwencje, bo wydaje się, że oprócz dwóch zarysowanych przez pana dyrektora scenariuszy, czyli albo nie robić nic, albo pozbawiać tych kierowców kwalifikacji, jest jeszcze trzecie wyjście, wydaje się, że dosyć intuicyjne, czyli danie czasu na to, żeby zostało uzupełnienie, i nie pozbawianie możliwości wykonywania zawodu. Interesuje mnie, dlaczego nie skorzystali państwo z takiej możliwości. To jest wyłącznie jeden dodany ustęp, np. o takiej treści: wzywa do uzupełnienia w okresie, nie wiem, 60, 30 dni.

Pamiętam, skąd wzięła się ta dyrektywa. To jest de facto skutek ochrony rynku przez Francję. Jakoś rozrosło się to do strasznej struktury szkoleniowej, oczywiście po to, żeby kierowcy byli odpowiednio wykształceni. Mam natomiast wrażenie, że konsekwencje, które są tutaj, są bardzo poważne, nawet w stosunku do zawartości tego szkolenia, bo widzę różne przedmioty, różny zakres informacji i nie mam poczucia, że szkolenie wpływa na bezpieczeństwo w stopniu równym temu, czy kierowca w ogóle może zasiąść za kierownicą, czy nie, np. ze względów zdrowotnych. Uważam więc, że porównywanie tej kwalifikacji do kwestii zdrowotnych, to zbyt daleko posunięte porównanie. O ile w przypadku dyskwalifikacji zdrowotnych nie mam żadnej wątpliwości co do tego, że to powinno być stanowcze działanie, o tyle jeśli chodzi o braki godzinowe w szkoleniu czy też w ogóle o uzupełnienie tego szkolenia, bo okazało się, że firma nie miała do tego uprawnień, choć całe szkolenie mogło przebiec w 100% zgodnie z programem, mogło zostać wykonane przez najlepszych specjalistów itd…

Uważam jednak, że całkowite pozbawienie możliwości wykonywania pracy w sytuacji takiej, gdzie zabrakło dwóch godzin szkolenia albo, tak jak mówię, szkolenie sumiennie przeprowadziła firma, ale taka, która została skreślona z rejestru, to daleko posunięta dolegliwość. Na tym etapie apeluję więc o to, aby rozważyć trzecią drogę, czyli dać możliwość uzupełnienia, tak jak mówię, w przeciągu, nie wiem, 60 dni. To nie jest zbyt wielki krok do przodu, a uważam, że w sytuacji braku kierowców na rynku i w potrzebie elastycznego podejścia do wykonywania zawodu takie wyjście naprzeciw oczekiwaniom byłoby zasadne. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Jeszcze ostatni głos, pan dyrektor.

Dyrektor generalny OZPTD Andrzej Bogdanowicz:

Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, szanowni państwo, oczywiście ta trzecia droga, czyli danie czasu na uzupełnienie tego braku… Przecież ten brak w życiu zawodowym kierowcy faktycznie jest brakiem formalnym, bo jeżeli cyklicznie, co ileś lat odbywa on takie szkolenie, co nie jest w ogóle związane z jego umiejętnościami do wykonywania zawodu –jest to szkolenie przypominające w przypadku szkolenia okresowego – to brak godziny dyskwalifikował go z pracy. Jest do rozważenia, żeby dać mu tydzień, dwa czy nawet 30 dni, żeby szkolenie to sobie uzupełnił.

Jeżeli natomiast dzisiaj mamy taką sytuację, a tak wynika z tego, co mówią przedstawiciele ministerstwa, że nie ma możliwości zweryfikowania, czy świadectwo zostało wystawione przez uprawniony podmiot, bo nie ma możliwości, a kierowca, który odbył szkolenie, kierował się reklamą, poszedł do starosty, starosta nie weryfikuje tej informacji… Tak wynika, bo gdyby weryfikował, to przecież nie da mu kodu 95, powie: „Masz nieważne świadectwo kwalifikacji i nie dostaniesz przedłużenia możliwości wykonywania zawodu. Musisz skończyć w innej szkole”, ale jeżeli daje mu to przedłużenie, to urzędową decyzją potwierdza, że wszystko jest okej. Wszystko jest okej, kierowca wyjeżdża i za pół roku, za rok, za dwa, za trzy, za cztery są gdzieś wątpliwości co do któregoś ośrodka szkolenia i co do tego, że robi coś nie tak, organ nadzoru, o którym mówił pan

naczelnik Piętka, jedzie, stwierdza, że faktycznie są jakieś uchybienia, grzebie pięć albo trzy lata wstecz i zatrzymuje prawa jazdy. Prawda jest taka, że zatrzymuje prawa jazdy, nie cofa uprawnień, bo gdyby jeszcze cofnął uprawnienie np. w zakresie kat. C, gdzie kierowca pracuje zawodowo, to pozostałoby mu prawo jazdy kat. B i mógłby przynajmniej zawieźć dzieci do szkoły lub żonę czy matkę do lekarza, a tak zatrzyma mu cały dokument, zniszczy go i wszystko rozpocznie się od nowa, do uzyskania dokumentu włącznie. Naprawdę okres na uzupełnienie dokumentu byłby niezbędny i w wielu przypadkach ratowałby życie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Proszę bardzo.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Piotr Litwiński:

Piotr Litwiński, Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego. Pierwsze pytanie mam do pana ministra Webera, bo nie wiem, czy pan minister przejęzyczył się, czy czegoś nie doczytałem. Szkolenie okresowe, kwalifikacja wstępna i wstępna przyspieszana po otrzymaniu prawa jazdy… Do tej pory szkolenie takie można było odbyć bez prawa jazdy. Kwalifikację wstępną i kwalifikację przyspieszoną można było zrobić, nie mając prawa jazdy. Podyktowane to było tym, że przez 12 lat prosiliśmy o nawrót do szkoły średniej zawodu kierowca-mechanik. Tam postanowiono, że dopóki człowiek ten nie ma 18 lat, kwalifikację wstępną mógłby przerobić w szkole. To jest raz. Nie wiem, czy w nowej ustawie będzie to, że niestety musi mieć prawo jazdy i dopiero wtedy będzie robił kwalifikację, czy też może robić wcześniej.

Dostępność do egzaminów w WORD-ach? Panie ministrze, to będzie bałagan. Wiem, jak to będzie. Jesteśmy praktykami. Dlaczego nie chcecie nam zaufać i uwierzyć? Jeżeli teraz ktoś przyjeżdża na egzamin z urzędu wojewódzkiego do ośrodka szkoleń, gdzie są takie sale, może warto zrobić przepisy o tym, jak ta sala ma wyglądać, o parametrach tej sali? Nie ma problemu z tym, czy jest to sobota, czy niedziela. Mamy możliwość zrobienia egzaminu. W WORD-ach takiej możliwości nie będzie, bo tam ośrodek zamyka się w piątek i jest koniec. Kiedy kierowcy mają najwięcej czasu na to, żeby zdawać egzamin? W sobotę i w niedzielę.

Uwierzcie mi, to jest zła droga z tymi WORD-ami, mordami, czy jak tam się one nazywają. Apeluję o zostawienie w ośrodkach, ewentualnie o sprawdzenie tych ośrodków, bo może faktycznie ktoś ma niedoskonałą salę i nie można tam robić takiego szkolenia.

Tzw. szkolenie okresowe… Kierowca, który wykonuje zawód kierowcy, musi mieć najpierw kwalifikację wstępną lub wstępną przyspieszoną, a potem regularnie, co pięć lat musi zrobić tzw. szkolenie okresowe. Nie jest ono zakończone żadnym egzaminem. To jest szkolenie przypominające, gdzie tłucze się tym kierowcom, jakie przepisy zmieniły się, trzeba przypominać o bezpieczeństwie na drodze itd. Kierowcę, który przez 50 lat jeździ za kierownicą, będziemy teraz torturować i szkolić? On mówi: „Chłopie, ja przejeździłem 50 lat, zrobiłem 5 mln km i nie miałem wypadku”. Jak chodzi nam o bezpieczeństwo, zacznijmy od zera.

Kto dzisiaj może uzyskać prawo jazdy, może w ogóle się nie szkolić. Wszyscy zwolnieni są z kursów szkolących. Nie znają teorii. Mają zdać tylko egzamin na komputerze. Tu zaczynamy. Wiecie państwo, jak to wygląda? Dzisiaj idzie człowiek, zdaje kat. B, zdał tę kategorię, wykorzystał jazdę – bo musi wykorzystać jazdy – na kat. C, czyli na ciężarówkę, i nawet nie wybiera prawa jazdy kat. B, tylko idzie do wydziału komunikacji i od razu wybiera prawo jazdy kat. B+C, bo to ma za jedną opłatą. Człowiek ten ma siadać na ciężarówkę i jechać w Polskę czy w Europę? Gdzie byli panowie posłowie, jak przepis ten uchwalano w Sejmie parę lat temu? Interweniowaliśmy, że tak być nie może. Jeżeli można zrobić odstępstwo, że ktoś ukończył szkołę specjalną, techniczną, studia techniczne i się na tym zna, to proszę bardzo, jeśli umie, to niech sobie zda.

Pamiętam dawne czasy, jak w wojsku jeździło się każdym powierzonym pojazdem na kat. B. Dlaczego? Dlatego, że kurs WKK – jak ktoś jest starszy, to pamięta – szkolił kierowcę nie przez dwa miesiące, a sześć miesięcy. Był odpowiedni program i wyszkolili tego człowieka. Teraz nie mamy dobrze wyszkolonych kierowców i musimy to nadrabiać.

Wiecie, jak się nadrabia? Taki człowiek przychodzi, wsadza się go do auta i drugiego kierowcę daje się z boku. „Pojeździj z nim dwa miesiące i zobacz, co on potrafi". Po tygodniu przyjeżdża: „Daj ty mi święty spokój, wolę się zwolnić i nie jeździć z tym człowiekiem. Ten człowiek dopiero uczy się jeździć". Tu sprawę musimy przycisnąć, na pierwsze, podstawowe szkolenie.

Dalej mówię o szkoleniach okresowych. Szkolenie okresowe trwa 35 godzin. Do tej pory można było kierowcę oddelegować, dać mu urlop, pięć czy dwa dni, a resztę, piątek, sobotę i niedzielę, bo trwa to pięć dni, mógł sobie zrobić… Teraz widzę, że w rozporządzeniu pisze: „Nie wolno". Jednorazowe szkolenie może mieć tylko dwa moduły, potem musi być przerwa, a następnie są moduły znowu do sześciu miesięcy. Ludzie, w sytuacji, w której brakuje u nas 120 tys. kierowców w transporcie międzynarodowym, jest ciężko kiedykolwiek tego człowieka… Żeby on miał czas, bo on musi mieć czas wolny, nie można wziąć go w czasie odpoczynku… Żeby jeszcze utrudniać nam tu życie? Jestem bardzo zdziwiony. Dlaczego ta przerwa ma tyle trwać? Do tej pory było i było dobrze, a teraz nagle jest źle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Jeszcze pan, proszę.

Prezes Polskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców Krzysztof Szymański:

Krzysztof Szymański, Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców. Chciałem wypowiedzieć się w imieniu ośrodków szkolenia, ale również w imieniu ośrodków szkolenia kierowców. Chciałem poruszyć dwa zagadnienia.

Pierwszy temat jest taki, że odczuwamy poważny brak instruktorów na rynku, szczególnie instruktorów w zakresie kat. C, C+E, D. Z analizy przepisów wynika, że w ustawie o kierujących pojazdami zapisano, że żeby instruktor mógł uczestniczyć w kursie na kategorię wyższą, musi mieć trzy lata praktyki z kat. B, jako instruktor. Dzisiaj obserwujemy, że bardzo mało instruktorów pracuje w zawodzie trzy lata z kat. B, bo na dzień dzisiejszy praca ta jest bardzo ciężka. Nie realizują więc tego i dalej nie podnoszą kwalifikacji. W ustawie, którą procedujemy, jest alternatywne rozwiązanie polegające na tym, że kandydat na instruktora może rozpocząć kurs od razu od kat. C czy D pod warunkiem, że będzie miał udokumentowane 10-letnie doświadczenie wykonywania międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy na stanowisku kierowcy pojazdu, do którego wymagane jest posiadanie prawa jazdy kat. C i C+E. Podobnie jest z kat. D i D+E, z tym, że tam jest zapisane, że ma to być w komunikacji miejskiej. Proponujemy, żeby zmniejszyć ten staż chociaż do siedmiu, ośmiu, może pięciu lat. W tym momencie należałoby jeszcze no nie zapisywać, że w transporcie międzynarodowym, bo przecież jeżeli jeździ w transporcie krajowym, to tylko w transporcie, bo w krajowym transporcie też przecież tego doświadczenia nabywa.

Druga sprawa to kwestia pojazdu. Są na sali przedstawiciele organizacji transportowych. Ja jestem przedstawicielem ośrodków szkolenia kierowców. Proszę państwa, są już projekty rozporządzeń i tam pisze się, że w ramach programu kwalifikacji wstępnej będziemy musieli wykorzystywać pojazdy z automatyczną skrzynią biegów. Tu rodzi się problem w ośrodkach szkolenia kierowców, bo wiemy, że do 2025 r. możemy jeszcze szkolić z przyczepą, potem tylko z naczepą. Ośrodki, nie wszystkie, zakupiły już sprzęt. Inne sprzęt kupują. Przechodzimy na samochody członowe. Do tej pory mamy niewiele samochodów, jeżeli chodzi o automatyczne skrzynie biegów na kat. C, z tego tytułu, że w WORD-ach nie ma pojazdów z automatyczną skrzynią biegów, a nasi kursanci zdają na pojazdach, które niestety mają skrzynię manualną.

Prośba jest taka, żeby przynajmniej zachować okres przejściowy do 2025 r., żeby można było szkolić na tym i na tym, bo takim zapisem wprowadzimy ogromny zamęt i zaszkodzimy ośrodkom, które, wiadomo, jaki jest rynek, nie funkcjonują tak… Jeżeli chodzi o ekonomię, to jest zaciekawienie, natomiast dokładnie wiemy, że dostęp do samochodów jest wyraźnie utrudniony, długo czeka się na zakup nowego samochodu i samochody wyraźnie podrożały. Nasz klient natomiast, a więc nasz przyszły kierowca, niestety też chce być wyszkolony za jak najmniejsze pieniądze.

Proszę państwa, dzisiaj kurs na kwalifikację wstępną na kat. C i C+E w ośrodkach szkolenia kosztuje w granicach od 7 do 8 tys. zł. Tu jest problem, bo jest coraz mniej instytucji, które wspomagają szkolenia finansowo. Kandydaci na kierowców na kat. C to nie są ludzie, którzy mają dobre uposażenia, a więc oni nie mają wysokich pensji. Tu też stoi kolejna bariera: dostępność do tego zawodu. Potem mamy ogromne braki. Obyśmy nie mieli jeszcze większych braków. Przede wszystkim uważam, że zmianą przepisów w krótkim czasie nie można doprowadzić do tego, żeby ośrodki z wieloletnim stażem, które mają jeszcze kadrę, wpadły w problemy. Niektóre być może zlikwidują działalność.

Kolejna sprawa jest tego typu, że instruktor raz w roku musi odbyć warsztaty instruktorskie. Do tej pory warsztaty te były prowadzone w ośrodkach szkolenia kierowców, które spełniały dodatkowe wymogi. Ośrodki te musiały mieć akredytację. Od 1 września przepisy dotyczące akredytacji zmieniły się i liczba ośrodków została poważnie ograniczona. Z tego, co wiem, w Polsce jest ok. dwudziestu paru ośrodków, które mogą organizować warsztaty. Jeszcze nie wiem, jak one są rozmieszczone. Być może niektórzy instruktorzy będą musieli dojechać 300 km, żeby te warsztaty zorganizować. To jest kolejny problem. Prosiłbym ministerstwo, żeby pochylić się nad tym problemem i ten problem rozwiązać, żeby to nie spowodowało, że znaczna część instruktorów straci uprawnienia z tego tytułu, że nie zrealizuje warsztatów. Dziękuję bardzo, tyle z mojej strony.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Proszę bardzo.

Sekretarz Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Kierowca.pl Michał Łydka:

Dzień dobry państwu. Michał Łydka, Ogólnopolskie Stowarzyszenie Kierowca.pl. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo, przepraszam, że włączam się w tym momencie, a nie w momencie, w którym omawiana była kwestia zajęć organizowanych na odległość, które mają być wprowadzone w ramach tego przedłożenia, ale koszmarny wypadek na A2 na granicy powiatu skierniewickiego trochę mnie powstrzymał, stąd 20 minut spóźnienia, za co serdecznie przepraszam. Siła wyższa.

Chciałbym wrócić do tego elementu, bowiem nasze stowarzyszenie przygotowało poprawki do tej ustawy dotyczące szkolenia na odległość. Proszę państwa, spotykamy się tutaj dlatego, że w 2018 r. Parlament Europejski i Rada UE wydały dyrektywę, która wprowadza zmiany w obszarze szkolenia kierowców zawodowych. Dyrektywa ta nie jest szczególnie długa. Ona ma trzy obszary. Jeden to jest wymiana informacji. To jest wprowadzenie możliwości szkolenia na odległość. W dyrektywie tej porządkowane są też kwestie wyłączeń. Przy okazji dyrektywy jest wiele różnych elementów w przedłożeniu, które dotyczą i szkolenia kierowców, i wymiany informacji, i jednocześnie szkolenia kierowców zawodowych.

Chciałbym zwrócić państwu uwagę, że UE w pewnym momencie dochodzi do wniosku, że w szkoleniu kierowców zawodowych możemy wprowadzić szkolenie na odległość. Mamy lata 20. XXI w., a rozmawiamy o częściowym wprowadzeniu szkoleń na odległość. To co najmniej dziwne. W tym momencie można byłoby postawić kropkę i na tym poprzestać, bowiem przedłożenie rządowe powinno wprowadzić tego typu możliwość do szkolenia kierowców zawodowych, i tyle.

Co natomiast dzieje się w tej ustawie? Mamy do czynienia z tym, że dajemy zezwolenie na prowadzenie szkolenia na odległość, zezwolenie, proszę państwa. Projektodawca uznał, że prowadzenie szkoleń na odległość jest tak niebezpieczne jak posiadanie broni, alkohol, materiały wybuchowe, chemikalia. Mam nadzieję, że widzą państwo ten paradoks pomiędzy tym, jakie zastosowano środki, a celem. Celem jest to, żeby szkolenia odbywały się rzetelnie. Co natomiast musimy mieć, żeby uzyskać zezwolenie? Szkolenie teoretyczne. Zaznaczmy, że do szkolenia teoretycznego musimy mieć autobus, samochód. Musimy spełnić takie dodatkowe wymagania, odpowiednio długo prowadzić ośrodek szkolenia i mieć instruktora zatrudnionego na umowę o pracę. Przy czym w uzasadnieniu poprawek, które wysłaliśmy wczoraj, jest zaznaczone, że to nie rozwiązuje problemu. Jeżeli będzie szkolenie na odległość, to w jaki sposób organ nadzoru ma sprawdzić, czy

się odbyło? Nie ma nic na ten temat ani w ustawie, ani w rozporządzeniu, więc kontrola ta będzie odbywała się na zasadzie: „Było? Było. Nie było? Nie było".

Zaproponowaliśmy całkowicie inne rozwiązanie. Może i jest ono trudne do przyjęcia, ale jest tańsze i może spowodować to, że szkolenie będzie dostępne dla wszystkich ośrodków szkolenia, a nie tylko dla wybranych, większych, które są bogatsze, mają większą infrastrukturę, są lepsze organizacyjnie. Jest więc powszechne rozwiązanie zabezpieczające prawidłowe szkolenia dostępne dla wszystkich, dużo tańsze i jednocześnie umożliwiające skuteczną kontrolę.

Prosiłbym Wysoką Komisję, panie posłanki, panów posłów i stronę rządową o pochylenie się nad tymi rozwiązaniami, bowiem naprawdę unikamy kolejnych przepisów, kolejnej biurokratycznej mordęgi, bo to będzie mordęga. Trzeba złożyć papiery, wojewoda ma wydać zezwolenie. Po co, skoro możemy wprowadzić narzędzia, które będą skutecznie kontrolowały tego typu szkolenie, a jednocześnie nie będą wymagały ani zaangażowania wojewody w postaci wydawania decyzji ani ich cofania, ani nie będą wymagały posiadania nie wiadomo jakiej infrastruktury, która nie ma żadnego związku z jakością szkolenia i z bezpieczeństwem tego szkolenia?

Proszę państwa, w związku z tym, że ustawa ta jest naprawdę długa, ona ma 50 stron, w tym momencie to sobie sprawdziłem, rząd pracował nad nią, jeżeli dobrze pamiętam, ponad dwa lata, bo pojawiała się w dwóch numerach w Rządowym Centrum Legislacji, składaliśmy swoje propozycje poprawek, które może delikatnie zmodyfikowały kształt, który ostatecznie pojawił się w Sejmie. Sugerujemy Wysokiej Komisji do rozważenia również to, czy nie powołać podkomisji, która porządnie, po kolei przepracowałaby tę ustawę po to, żeby dokładnie prześledzić wszystkie rozwiązania, które są w niej zawarte. Zauważyłem, że sprawozdanie ma być do końca września. Proszę państwa, wydaje się, że przy tak obszernym materiale polegałoby to tylko na tym, że przyjmujemy to, co jest, i właściwie nie rozważamy żadnych modyfikacji.

Jest jeszcze jedna rzecz, którą wskazałem państwu w uzasadnieniu tych poprawek. Proszę państwa, przeanalizowaliśmy wymogi dla specjalnego ośrodka, który miałby dostać zezwolenie. To jest do obejścia. Przy pewnym wysiłku prawnym, organizacyjnym, finansowym przepisy te są do obejścia. Jeżeli tylko będzie chęć i wola ośrodków, które będą chciały te przepisy obejść, one to zrobią. Stanowienie tego typu przepisów, które zaraz będą wymuszały próbę ich obejścia i umożliwiały obchodzenie ich, wydaje się co najmniej niecelowe. Tak jak wspomniałem, nasze rozwiązanie radykalnie zmienia warunki gry, daje możliwość kontroli i jednocześnie nie wymaga środków niewspółmiernych do celu, jaki ma być osiągnięty. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Panie ministrze, proszę o zwięzłe ustosunkowanie się, bo projekt jest duży i musielibyśmy przystąpić do jego rozpatrywania.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dobrze. Przede wszystkim chcę uspokoić pana prezesa, pana przewodniczącego Litwińskiego, jeżeli chodzi o kwalifikację wstępną. Ani w tym projekcie ustawy tego nie ma, ani ja nie mówiłem, że żeby zdobyć kwalifikację wstępną, należy mieć prawo jazdy. Absolutnie nie ma takiego zamiaru. Nie ma takiego elementu prawnego. Nie wiem, skąd wypowiedź pana prezesa idąca w tym kierunku.

Druga kwestia poruszona przez pana prezesa to kwestia wprowadzenia egzaminu na kwalifikację wstępną nie w urzędach wojewódzkich, tylko w WORD-ach. Kwalifikacja wstępna nie dotyczy kierowcy zawodowego, czyli tego, który, jak pan powiedział, pracuje niemalże przez cały tydzień, i tego, że egzamin powinien odbyć się czy to w sobotę, czy to w niedzielę. Kierowca dopiero stara się o to, aby zostać kierowcą zawodowym, tak że dla niego egzamin na tygodniu nie powinien być problemem. Ba, wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego pracują również w soboty. Proszę mi wierzyć, jeżeli jest taka potrzeba, to pracują również w soboty.

Odnośnie do ostatniej kwestii poruszonej przez pana prezesa: jeżeli poprawki te do nas trafią, przeanalizujemy je. Tak jak mówię, w tej chwili poprawkami nie dysponujemy. Mogę powiedzieć, że na pewno to zrobimy. Na pierwszy rzut oka wydają się one

atrakcyjne, bo to, co powiedział przed chwileczką pan prezes, teoretycznie może mieć ręce i nogi. Musimy zweryfikować, czy tam faktycznie jest tak, jak mówi pan prezes, i nie ma drugiej strony medalu, bo medal ma dwie strony, czy nie ma innej furtki, która mogłaby tutaj spowodować obniżenie bezpieczeństwa w kwestii przeprowadzenia szkoleń, czy to teoretycznych, czy to praktycznych. Wiemy natomiast, że ośrodek szkolenia kierowców, który będzie starał się uzyskać takie zezwolenie, będzie chciał przeprowadzać szkolenia praktyczne. Odpowiednie wyposażenie, pojazdy są choćby po to, aby szkolenie praktyczne również przeprowadzić na odpowiednim poziomie.

Odnośnie do ostatniej kwestii, kwestii pana posła Suchonia, którego zacytuję, jeżeli chodzi o temat utraty uprawnień… „Firma została skreślona z rejestru, a sumiennie wykonała szkolenie". Jeżeli firma wykonuje szkolenie sumiennie, jeżeli naprawdę posiada wysoko wyspecjalizowaną kadrę, jeżeli naprawdę robi to dobrze, to nie będzie miała problemu z tym, aby zostać skreśloną z rejestru. To jest coś, co się wyklucza. Albo jest porządna firma, która działa zgodnie z przepisami prawa, albo nie. Tego uchybienia nie da się zrobić w sposób niecelowy. Zabranie, zatrzymanie czy skreślenie z rejestru to nie jest sprawa kilku godzin. To jest proces, który trwa. Nie da się tego nie zauważyć, panie pośle, tak że ktoś, kto jest naprawdę sumienny, rzetelny i celowo nie ogranicza liczby godzin, naprawdę nie będzie miał żadnych problemów z tym, aby zostać skreślonym z listy rejestru.

Jeżeli jest potrzeba uszczegółowienia odpowiedzi na inne pytania, to bardzo proszę pana naczelnika Piętkę.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Stwierdzam zakończenie pierwszego czytania. Informuję, iż nie zgłoszono wniosku o wysłuchanie publiczne. Przystępujemy do rozpatrzenia projektu ustawy.

Czy są uwagi do tytułu ustawy? Nie widzę.

Czy są uwagi do art. 1 w zmianie nr 1? Nie widzę. Oczywiście jeśli nie usłyszę sprzeciwu, upoważnimy Biuro Legislacyjne do dokonania oczywistych zmian, korekt, poprawek. Sprzeciwu nie słyszę.

Czy są uwagi do zmiany nr 2 w art. 1? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 3? Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

Panie przewodniczący, jest pytanie, ponieważ jest tu dodawany nowy art. 39aa, natomiast w art. 39m jest odwołanie do art. 39a–39l. Czy nowo dodawany artykuł również powinien wchodzić w ten zbiór, czy trzeba to wyłączyć? Dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Powinien wchodzić w zbiór.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Czy są uwagi do zmiany nr 4? Biuro Legislacyjne?

Legislator Mariusz Przerwa:

Panie przewodniczący, są dwie uwagi. Pierwsza jest do lit. a do ust. 1 do zdania wprowadzającego. W związku z tym, że tu po raz pierwszy pojawia się sformułowanie „profil kierowcy zawodowego", które jest wprowadzane w tym projekcie, w ustawie o kierujących pojazdami, proponujemy, aby zdanie z wprowadzenia do wyliczenia brzmiało następująco: „Do uzyskania kwalifikacji może przystąpić osoba posiadająca profil kierowcy zawodowego, o którym mowa w art. 2 pkt 4 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (…), zwanego dalej «profilem kierowcy zawodowego», niemająca przeciwwskazań zdrowotnych i psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy, która", a dalej bez zmian.

Druga rzecz jest taka, że w związku z tym, że w ust. 1 zmieniły się punkty i dotychczasowy pkt 3 dotyczył kwestii związanych z brakiem przeciwwskazań zdrowotnych i psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy – do tego punktu było odwołanie w ust. 1a i 1b – jest pytanie do strony rządowej. Czy nie należy skory-

gować tego odwołania w ust. 1a i 1b w związku ze zmianą w ust. 1 w art. 39b? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Pan dyrektor Tomasz Behrendt, bardzo proszę.

Zastępca dyrektora Departamentu Prawnego Ministerstwa Infrastruktury Tomasz Behrendt:

Szanowni państwo, to wymaga korekty i wprowadzenia odpowiedniej zmiany do projektu ustawy. W art. 1 w pkt 4, w art. 39 ust. 1a w lit. b należałoby dodać trzecie tiret w brzmieniu: „wyrazy «spełnienie wymogu, o którym mowa w art. 39b ust. 1 pkt 3» zastępuje się wyrazami «spełnienie wymogu braku przeciwwskazań zdrowotnych i psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy, o którym mowa w ust. 1»".

Lit. c w ust. 1b należałoby nadać brzmienie: „– wyrazy «dla których» zastępuje się wyrazami «dla której», – wyrazy «spełnieniu wymogu, o którym mowa w art. 39b ust. 1 pkt 3» zastępuje się wyrazami «spełnieniu wymogu przeciwwskazań zdrowotnych i psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy, o którym mowa w ust. 1»".

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Rozumiem, że jest zgoda, aby upoważnić Biuro Legislacyjne do dokonania zmiany, którą biuro sygnalizowało. Proszę.

Legislator Mariusz Przerwa:

Jeżeli chodzi o poprawkę zgłoszoną przez biuro, jest to poprawka legislacyjna, natomiast prosilibyśmy o przejęcie uzupełnienia w ust. 1a i 1b przez posłów. Potrzebne są trzy podpisy poselskie, bo to już jest korekta ust. 1a i 1b. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pan przewodniczący Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie dyrektorze, prosilibyśmy o tę poprawkę na piśmie, żebyśmy mogli ją sygnować.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy są posłowie, którzy przejmują tę poprawkę?

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Tak, przejmujemy te poprawki.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy jest sprzeciw, aby przyjąć tę poprawkę? Nie widzę. Czy są uwagi do zmiany nr 5 w art. 1? Nie widzę. Czy są uwagi do zmiany nr 6? Proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

Panie przewodniczący, jest drobna uwaga do zmiany nr 5, do lit. c. Na samym końcu w ust. 3 mamy tam „z zastrzeżeniem ust. 3a". Jest pytanie do strony rządowej, czy „z wyjątkiem", czy „z uwzględnieniem", bo jeżeli chodzi o sformułowanie „z zastrzeżeniem", w tej chwili już się go nie używa. Czy to będzie „z wyjątkiem", czy „z uwzględnieniem"?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie ministrze?

Legislator Mariusz Przerwa:

Z uwzględnieniem? Dobrze, to biuro to uzupełni.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Czy są uwagi do zmiany nr 6? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 7? Bardzo proszę, pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie przewodniczący, zgłaszamy tu jednak poprawkę dotyczącą ustalenia terminu 30 dni na uzupełnienie brakujących elementów. To jest to, o czym mówiliśmy w trakcie pierwszego czytania, aby uprawnienia te nie były cofane, tylko by był czas na uzupełnienie braków. Proponujemy, aby to było 30 dni. Przedstawiamy taką poprawkę wraz z panem poseł Truskolaskim i panem posłem Jońskim. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Jakie jest stanowisko rządu do tej poprawki?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

A mogę przeczytać tę poprawkę? Panie pośle, mogę prosić o nią na piśmie?

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie przewodniczący, dla pozostałych członków Komisji dopowiem, że chodzi o to, aby był termin 30 dni na uzupełnienie braków, natomiast jeżeli nie będą uzupełnione po 30 dniach, dochodziłoby do cofania tych uprawnień, tak jak jest to przewidziane w projekcie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Tak. Myślę, że jest to dla wszystkich zrozumiałe.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Po pierwsze mamy wątpliwości, czy jest to poprawka, czy jest to zarys jakiejś poprawki, a po drugie czy to faktycznie jest w tym miejscu, w którym pan poseł wyraża tę intencję. Panie naczelniku, czy mogę prosić?

Naczelnik wydziału w Departamencie Transportu Drogowego MI Tomasz Piętka:

Miejsce, w którym zaproponowana jest poprawka, to miejsce, w którym mamy procedurę postępowania dotyczącą cofnięcia świadectwa kwalifikacji i trybu, w jakim to się robi, ale to jest informacja o zawiadomieniu…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie naczelniku, czy mogę przerwać? Kierunkowo, jeśli chodzi o filozofię, czy pan minister jest za tą poprawką?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Nie.

Naczelnik wydziału w Departamencie Transportu Drogowego MI Tomasz Piętka:

Nie.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Ciężko też nazwać to poprawką, bo, tak jak mówię, w naszej ocenie sama treść nie jest poprawką, a po drugie miejsce też nie…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie ministrze, do czego zmierzałem: gdyby filozofia odpowiadałaby kierunkowo, to zaproponowałbym, aby zgłosić tę poprawkę w drugim czytaniu, po ustaleniu z Biurem Legislacyjnym tego, w jakim miejscu i w jakiej dokładnie treści poprawnie ta poprawka miałaby się znaleźć. Jeśli nie ma akceptacji, to przystąpilibyśmy do głosowania nad tą poprawką w chwili obecnej.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Pan poseł i tak może zrobić to w drugim czytaniu w sposób bardziej usystematyzowany niż teraz.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Tak, ale poprawkę podtrzymujemy. Dziękuję bardzo.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

To nie jest poprawka.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Proszę o wyświetlenie pulpitu do głosowania. Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem poprawki? Kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Poproszę o wyświetlenie wyników.

Głosowało 22 posłów: za było 8, przeciw 13, wstrzymał się 1 poseł. Poprawka nie uzyskała akceptacji.

Czy są uwagi do zmiany nr 8 w art. 1? Proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

Jest jeszcze drobna wątpliwość do zmiany nr 7, zarówno do ust. 4, jak i ust. 5. W pkt 1 w tych ustępach jest odwołanie do liczby godzin, które wynikają z przepisów wydanych na podstawie art. 39i ust. 1 pkt 2. Wydaje nam się, że w pkt 2 w ust. 1 w art. 39i nie ma mowy o liczbie godzin, ale prosilibyśmy o wyjaśnienie przez stronę rządową.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę bardzo, panie ministrze.

Naczelnik wydziału w Departamencie Transportu Drogowego MI Tomasz Piętka:

Warto wskazać, że przepis mówi: „w mniejszym wymiarze godzin, niż wynika to z przepisów wydanych na podstawie art. 39i ust. 1 pkt 2". Przepis ten to delegacja ustawowa do wydania rozporządzenia. W tym rozporządzeniu są jednoznacznie wskazane godziny, w jakich powinno być przeprowadzone szkolenie. Chodzi nam dokładnie o te godziny.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Czy są uwagi do zmiany nr 8? Proszę bardzo, pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie przewodniczący, dostarczyłem poprawkę jeszcze do zmiany nr 7. Dokładnie taka sama sytuacja jest w przypadku dyrektora okręgowej komisji egzaminacyjnej. Bardzo proszę o przegłosowanie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dobrze. Przystępujemy do głosowania. Proszę o wyświetlenie pulpitu do głosowania.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Nie widzę poprawki, dlatego jesteśmy przeciwni.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Ona jest tej samej treści, z tą samą filozofią jak poprzednia poprawka, więc domniemywam, że stanowisko jest również negatywne.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Tak, stanowisko jest negatywne.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Zawsze stanowisko jest negatywne, co nie znaczy, że…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę nie komentować. Przystępujemy do głosowania. Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem tej poprawki? Kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Dziękuję. Poproszę o wyniki.

Głosowało 22 posłów: za było 9, przeciw 13, nikt się nie wstrzymał. Poprawka nie uzyskała akceptacji.

Czy są uwagi do zmiany nr 8? Czy są do zmiany nr 9? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 10? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 11? Proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

Panie przewodniczący, jest pytanie do zmiany nr 9, do art. 39…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Ale jesteśmy już przy zmianie nr 11, panie mecenasie.

Legislator Mariusz Przerwa:

Dobrze, wycofuję. Przepraszam.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Czy są uwagi do zmiany nr 12? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 13? Proszę bardzo.

Sekretarz Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Kierowca.pl Michał Łydka:

Michał Łydka, Ogólnopolskie Stowarzyszenie Kierowca.pl. Zwłaszcza w tej poprawce, tzn. w punkcie trzynastym, wnosiliśmy o skreślenie tej regulacji. Tutaj jest mowa właśnie o uzyskiwaniu zezwolenia na prowadzenie e-learningu, zezwolenia, które ma wydawać terenowy organ administracji rządowej, czyli wojewoda. Posłów prosiłbym ewentualnie o to, aby przejąć tę poprawkę albo zastanowić się nad nią przy drugim czytaniu ustawy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Nie mamy tej poprawki, więc myślę, że ewentualnie w drugim czytaniu będziemy mieć…

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Czy pan prezes dysponuje propozycją tego przepisu?

Sekretarz Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Kierowca.pl Michał Łydka:

Zostało to przesłane. Polega to na tym, że w art. 1 skreśla się ust. 13, czyli cały dodawany art. 39gb. Projekt ten został przesłany wczoraj na maila Komisji Infrastruktury. Oczywiście ze skreśleniem wiąże się jeszcze kilka innych poprawek, które mają zabezpieczyć to, o co chodzi rządowi w zakresie…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Mam propozycję dla należytego procesu legislacyjnego. Posłowie dokładnie się z tym zapoznają, strona rządowa również, wówczas, będąc w kontakcie z Biurem Legislacyjnym, ewentualnie przygotuje się poprawkę na drugie czytanie. Jeszcze pan przewodniczący Polaczek?

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

W nawiązaniu do dyskusji, bo też zabierałem głos na samym początku posiedzenia, rekomenduję stronie rządowej analizę tej poprawki, mając na uwadze argumentację zaprezentowaną przez przedstawiciela, który wystąpił do Komisji z takimi wnioskami, ewentualnie pod kątem drugiego czytania, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Tak jak powiedziałem, przyjrzymy się temu.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Nie widzę więcej uwag do zmiany nr 13. Czy są uwagi do zmiany nr 14? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 15? Proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

Są, panie przewodniczący, do zmiany nr 15 do art. 39i ust. 1 pkt 10 lit. b. Ten punkt odnosi się do treści art. 39gb, natomiast nie jest on kompletny. Wydaje nam się, że przepis ten powinien brzmieć następująco: „b) wydanie zgody na prowadzenie szkolenia w ramach kursu kwalifikacyjnego i szkolenia okresowego w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu, w zakresie bloków programowych określonych odpowiednio do kategorii prawa jazdy C1, C1+E, C i C+E lub D1, D1+E, D i D+E, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 600 zł”, bo taka jest treść brzmienia art. 39gb i trzeba go po prostu tutaj powtórzyć. Dziękuję bardzo.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Zgoda.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Nie widzę sprzeciwu. Czy są uwagi do zmiany nr 16? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 17? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 18? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 19? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 20? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 21? Nie widzę.

Czy są do zmiany nr 1 w art. 2? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 2 w art. 2? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 3 w art. 2? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 4? Nie widzę.

Czy są do zmiany nr 5? Czy są do zmiany nr 6? Do zmiany nr 7? Do zmiany nr 8? Proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Dziękuję, panie przewodniczący. W związku ze zmianą proponowaną w art. 117 chcielibyśmy zauważyć, że wymagana jest stosowna korekta w tym samym artykule w pkt 9. Tam jest odesłanie do pkt 4–8. Aktualnie pkt 4 zostanie uchylony i dodaje się pkt 4a. Jest pytanie do strony wnioskodawców. Czy w pkt 9 powinniśmy mówić o innej niż wymienione w pkt 5–8 działalności, czy innej niż wymienionej w pkt 4a i 5–8 działalności oświatowej w zakresie ruchu i transportu drogowego?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Pan naczelnik Piętka.

Naczelnik wydziału w Departamencie Transportu Drogowego MI Tomasz Piętka:

W naszej ocenie brzmienie powinno być takie: inna niż wymieniona w pkt 4a i 5–8 działalność oświatowa w zakresie ruchu i transportu drogowego.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Czyli to, co proponuje Biuro Legislacyjne, pokrywa się.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Dziękuję, panie przewodniczący. Chcielibyśmy tylko zauważyć, że być może na pierwszy rzut oka taka korekta wydaje się korektą legislacyjną, w naszej ocenie natomiast jest merytoryczna, dlatego że zmienia się odesłanie i będzie obejmowało większy zakres, tak że tę poprawkę również powinno przejąć trzech posłów.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy jest trzech posłów, którzy przejmą tę poprawkę?

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Tak, przejmujemy.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia poprawki zaproponowanej przez Biuro Legislacyjne? Nie widzę. Przyjmujemy więc tę poprawkę.

Czy są uwagi do zmiany nr 9? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 10 w art. 2? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 11? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 12? Nie widzę.

Czy są uwagi do art. 3? Proszę bardzo.

Legislator Wojciech Paluch:

Szanowni państwo, art. 3 zmierza do zmiany ustawy o służbie medycyny pracy. To są dodawane nowe ustępy w art. 10. Do tych ustępów mamy następujące pytanie. Jakie inne informacje będą niezbędne we wniosku, a w szczególności jakie dane osobowe będą uznane za niezbędne dla celu tej regulacji? Naszym zdaniem przepis ten chyba wymaga doprecyzowania. W tym przypadku może dochodzić we wnioskach do pozyskiwania czy dalszego przetwarzania danych, które mogą być zbędne do celu, w jakim zostały tutaj uzyskane. Ponadto zakres danych zawartych we wniosku powinien być oczywiście budowany z uwzględnieniem rozporządzenia Parlamentu Europejskiego RODO.

Ponadto czy nie jest tutaj konieczne określenie wzoru wniosku albo chociaż wskazanie przykładowych danych osobowych, czyli wrażliwych, które byłyby zawarte w takim wniosku? Kolejne pytanie: w jakiej drodze takie potwierdzenie będzie wydawane przez wojewódzki ośrodek medycyny pracy?

Ostatnia uwaga odnosi się do ust. 6. Chcielibyśmy zapytać o zakres przekazywanych informacji. Redakcyjna kwestia, która powstała tutaj w trakcie czytania dodawanych ustępów, jest natomiast taka – niech zwrócą państwo uwagę – że w ust. 5 posługujemy się sformułowaniem „posiadania przez tego lekarza prawa do przeprowadzania badań profilaktycznych", a w ust. 6 jest już mowa o wykonywaniu badań profilaktycznych. Czy

ta terminologia nie powinna być identyczna? Po zapoznaniu się z ustawą o służbie medycyny pracy, naszym zdaniem chodzi o to, że badań się nie wykonuje, tylko przeprowadza. To oczywiście jest kwestia do wyjaśnienia. Jeśli chodzi o art. 3, są to wszystkie nasze uwagi do tego artykułu.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Proszę, aby wyjaśnienia udzielił pan naczelnik Piętka.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę bardzo, panie naczelniku.

Naczelnik wydziału w Departamencie Transportu Drogowego MI Tomasz Piętka:

Zacznę może od wniosku, od samego początku. Nie jest to formalny wniosek, który ktoś gdzieś składa po to, żeby uzyskać jakiś dokument, tylko jest to wniosek, który składa lekarz, który zwykle jest pracownikiem WOMP-u, jest lekarzem orzecznikiem i posiada uprawnienia do wykonywania badań profilaktycznych. Jest to pismo, forma prośby do pracodawcy, żeby potwierdził to, że takie uprawnienia u niego posiada, czyli że wykonuje takie badania jako orzecznik i jako orzecznik ma takie uprawnienia.

Taka formalizacja, tworzenie specjalnego zakresu danych i formalnego wniosku, nie wydaje się więc potrzebna. Komplet danych, które są niezbędne w takim wniosku i tych, które mają być udzielone później w odpowiedzi, mamy w samych przepisach. Mówimy o tym, czy dany lekarz – czyli: imię i nazwisko – posiada takie uprawnienie. Tylko to nas interesuje. To jest dokument, który lekarz na swój wniosek sam przekazuje do marszałka województwa po to, żeby uzyskać później odpowiedni wpis. Marszałkowi województwa większy zakres w tym zakresie też nie jest potrzebny, w związku z tym nie wydaje się, żeby trzeba było bardziej formalizować ten wniosek. Idąc dalej, odpowiedź na ten wniosek to też nie jest żadna decyzja administracyjna. Nie jest to żaden formalny dokument. To jest tylko kwestia zaświadczenia, takiego, jakie bierzemy sobie do banku, o tym, że zarabiamy akurat tyle i tylko tyle. Pracodawca – czy WOPM, w którym ten lekarz posiada takie uprawnienia – musi wydać takie zaświadczenie po prostu na zwykłe życzenie pracodawcy tego lekarza, nawet jeżeli nie byłoby to sformalizowane w ustawie, więc wydaje się, że jest to kompletnie wystarczająca regulacja.

Jeżeli chodzi o redakcję, to tak, trzeba to ujednolicić w kierunku przeprowadzania badań profilaktycznych.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Czyli jest zgoda na zmianę redakcyjną.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Nie widzę sprzeciwu co do tego. Jest wyjaśnienie. Czy są uwagi do zmiany nr 1 w art. 4? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 2? Czy są do zmiany nr 3 w art. 4? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 4? Czy są do zmiany nr 5? Czy są do zmiany nr 6? Czy są do zmiany nr 7? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 8? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 9? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 10? Czy są do zmiany nr 11? Proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Wojciech Paluch:

Szanowni państwo, panie przewodniczący, zmiana nr 11 dotyczy art. 20. W artykule tym dodajemy nowe upoważnienie dla ministra właściwego ds. transportu do wydania aktu wykonawczego do określenia poszczególnych kwestii wymienionych enumeratywnie. M.in. w wytycznych zawarli państwo, że będziemy posługiwać się obowiązującymi w tym zakresie przepisami UE. Naszym zdaniem takie, dosyć ogólne, odesłanie do przepisów UE jest niedopuszczalne. Należałoby przynajmniej doprecyzować zakres przedmiotowy. To wynika m.in. z dobrych praktyk legislacyjnych. Mamy świadomość tego, że ustawa o kierujących pojazdami była uchwalona dobrych kilka lat temu, niemniej jednak przy okazji nowych dodawanych upoważnień, nowych kompetencji dla ministra warto tę kwestię już uwzględniać.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Czy rząd chce się do tego ustosunkować? Żadnej poprawki…

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Pan dyrektor Tomasz Behrendt.

Zastępca dyrektora Departamentu Prawnego MI Tomasz Behrendt:

Szanowni państwo, Tomasz Behrendt, zastępca dyrektora Departamentu Prawnego. Rzeczywiście licentia poetica ustawy o kierujących pojazdami również przewiduje takie wytyczne. Obowiązujące w tym zakresie przepisy UE występują w obrębie tego aktu. Naszym zdaniem jest to wytyczna, która w pewien sposób zakreśla jednak aspekt spraw merytorycznych, w których się poruszamy, i jest to obszar w jakiś sposób zharmonizowany, wobec czego taka wytyczna jest właściwa. Jeśli natomiast dobrą praktyką legislacyjną jest, aby tego typu wytyczne wykreślać w nowych przedłożeniach, nie widzę przeszkód. Uważam natomiast, że akurat w tym momencie powinniśmy tę wytyczną utrzymać.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Nie widzę żadnej poprawki. Czy są jeszcze jakieś uwagi do zmiany nr 11? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 12? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 13? Do zmiany nr 14? Czy do zmiany nr 15? Biuro Legislacyjne.

Legislator Wojciech Paluch:

Szanowni państwo, panie przewodniczący, z uwagi na nowe brzmienie art. 57 proponujemy w konsekwencji dokonać również stosownych zmian w art. 63 ust. 6 pkt 1 i 3 i w art. 71 w ust. 1 pkt 4 lit. b. Stosowne propozycje poprawek zostały państwu zaproponowane przez Biuro Legislacyjne. Dotyczą one dodania nowych punktów w art. 4, oznaczone są jako 17a i 19a.

Kwestia tylko i wyłącznie redakcyjna, która odnosi się do jednego dodawanego ustępu, jest taka, aby doprecyzować sformułowania zawarte w wersie drugim, że chodzi o „o której mowa w ust. 1 pkt 3”. Dalej jest mowa również: „o której mowa w ust. 1 pkt 4”. Te redakcje są niezbędne do tego, aby później zastosowane zostało stosowne nowe brzmienie art. 57 po wejściu w życie tego projektu ustawy.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Tak, serdecznie dziękuję, poprawki zostały przejęte przez posłów. Stanowisko rządu jest…

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Pozytywne.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

…pozytywne.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Przejmujemy te poprawki.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia poprawek zaprezentowanych przez Biuro Legislacyjne? Nie widzę. Poprawki zostały zaakceptowane.

Czy są uwagi do zmiany nr 16? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 17? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 18? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 19? Do zmiany nr 20? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 21? Czy są do zmiany nr 22? Do zmiany nr 23? Do zmiany nr 24? Do zmiany nr 25? Do zmiany nr 26? Do zmiany nr 27? Biuro Legislacyjne, proszę.

Legislator Wojciech Paluch:

Szanowni państwo, tutaj jest mowa o całkowicie nowym brzmieniu art. 99, w którym część zakresu przedmiotowego została ujęta we wcześniej dodanym art. 98 ujętym w zmianie nr 26, ale w związku z tym, że nastąpiło rozbicie materii pomiędzy te dwie jednostki redakcyjne, naszym zdaniem konieczna jest również zmiana art. 102 w zakresie ust. 1 pkt 2, jak również art. 103 w ust. 1 pkt 2 i art. 105. Stosowne propozycje poprawek również zostały państwu przedstawione. Dotyczą one art. 4 i zmiany nr 29, poprzez

nadanie nowego brzmienia lit. a, nowego brzmienia zmianie nr 30, jak również dodania kolejnej zmiany, zmiany nr 32a.

Pragnę również zwrócić uwagę, że przy uwzględnieniu tych propozycji poprawek dotykamy zmiany upoważnień ustawowych do wydania aktów wykonawczych obecnie obowiązujących na podstawie art. 105. W związku z tym jest propozycja do rozważenia, czy nie utrzymać w mocy aktów wykonawczych wydawanych na podstawie art. 105. Stosowna propozycja poprawki została państwu przedstawiona i ujęta jako dodawany art. 18a, który umożliwia utrzymanie w mocy przedmiotowych aktów wykonawczych przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, a tym samym umożliwi stronie rządowej przygotowanie stosownych aktów wykonawczych uwzględniających przed chwilą przedstawione zmiany.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Te poprawki również zostały przejęte przez grupę posłów. Jakie jest stanowisko rządu?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Stanowisko rządu jest pozytywne.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia poprawek zaprezentowanych przez Biuro Legislacyjne? Nie widzę. Poprawki uzyskały akceptację.

Czy są uwagi do zmiany nr 28? Nie widzę. Do zmiany nr 29? Biuro Legislacyjne?

Legislator Wojciech Paluch:

Szanowni państwo, tylko i wyłącznie, jeśli pan przewodniczący pozwoli, chcielibyśmy poinformować państwa, że w chwili obecnej w parlamencie znajduje się przedłożenie rządowe oznaczone drukiem nr 1505. Ono dotyczy zmiany ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Co prawda prace nad tym drukiem nie zostały jeszcze rozpoczęte, ale z uwagi na to, że jesteśmy przy zmianie nr 29, która diametralnie zmienia brzmienie art. 102, dobrze byłoby, aby w pracach nad kolejną ustawą uwzględnić również kwestie merytoryczne, które wynikają z dzisiaj procedowanego przez nas projektu ustawy, aby nie dopuścić do tego, aby następny projekt zmierzający do nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami przykrył te zmiany, o których dzisiaj rozmawiamy i które przyjmujemy w aspekcie nowego brzmienia dotyczącego art. 102.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Słuszna uwaga. Trzeba to zapamiętać przy procedowaniu tamtej ustawy. Czy są jeszcze jakieś uwagi do zmiany nr 29? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 30? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 31? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 32? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 33? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 34? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 35? Biuro Legislacyjne.

Legislator Wojciech Paluch:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, mamy jedynie pytanie. Czy katalogu, który został zawarty w art. 122, nie należałoby uzupełnić o stosowne zmiany, które wynikają z przedłożenia rządowego, czyli o kompetencje wynikające z art. 14b, 98a, 102 i 103a? To jest stricte merytoryczne pytanie do strony rządowej.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

O udzielenie odpowiedzi proszę pana naczelnika Piętkę.

Naczelnik wydziału w Departamencie Transportu Drogowego MI Tomasz Piętka:

W naszej ocenie nie ma takiej potrzeby, bo wszystkie zadania związane z nadzorem nad wydawaniem czy cofaniem praw jazdy i wszystkimi procedurami w tym zakresie są już objęte art. 122.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Czy są uwagi do art. 5?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

W art. 4 jest chyba jeszcze zmiana nr 36.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Tak, jest. Czy są uwagi do zmiany nr 36? Nie widzę.

Czy są uwagi do art. 5? Nie widzę.

Czy są do art. 6? Nie widzę.

Czy są do art. 7? Nie widzę.

Czy są do art. 8? Nie widzę.

Czy są do zmiany nr 1 w art. 9? Proszę bardzo, Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Dziękuję, panie przewodniczący. Tutaj mamy dwa pytania. Po pierwsze czy wnioskodawcy rozważali kwestię zamieszczenia odpowiednich przepisów przejściowych dotyczących m.in. regulacji organizacji pracy komisji czy przeprowadzenia egzaminów wynikających ze zmiany ustawy zmienianej w art. 4?

Druga kwestia dotyczy zasad techniki prawodawczej. Zasady techniki prawodawczej co do zasady umożliwiają uzależnienie wejścia w życie niektórych przepisów ustawy od zdarzenia przyszłego, nie przewidują jednak sytuacji na wyłączanie stosowania poszczególnych przepisów, tak jak zaproponowano w art. 9, że do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych pewne przepisy zmienianych ustaw nie będą stosowane. Pytanie do wnioskodawców: Czy nie rozważaliście państwo ewentualnej zmiany techniki legislacyjnej polegającej na stworzeniu odpowiednich przepisów końcowych, które uzależniałyby wejście w życie art. 32b i 15b od zdarzenia przyszłego, które będzie wynikało z komunikatu ministra właściwego ds. transportu?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Proszę o odpowiedź pana naczelnika Piętkę.

Naczelnik wydziału w Departamencie Transportu Drogowego MI Tomasz Piętka:

Jeżeli chodzi o art. 9 i wejście w życie tych przepisów, trzeba mieć na względzie, że po pierwsze tego typu rozwiązanie legislacyjne zostało zastosowane przy przepisach dotyczących Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców w różnych ustawach przesuwających wejście CEPiK. Po drugie trzeba rozważyć jego sens, bo wejście w życie tych przepisów, czyli moment, kiedy przepisy te wejdą w życie, pozwala nam budować system i dostosowywać obecny system do wymagań, które są w ustawie, ale, jak to z systemami teleinformatycznymi bywa, nie do końca. Nie zawsze wiadomo, czy to się uda na daną godzinę i na dany czas.

W związku z powyższym taka konstrukcja przepisu, zastosowana także przy przepisach dotyczących CEPiK, daje nam możliwość ogłoszenia komunikatu w momencie, kiedy będziemy już mieli 100-procentową pewność, że system działa, że właśnie to wprowadzamy, żeby nie wprowadzać zamieszania, bo jeżeli system nam nie zadziała, to wtedy ustawowo niczego już dalej nie przesuniemy. Jeżeli system nie zadziała, to później będziemy mieli bałagan. Będziemy mieli jednoznaczną szansę powiedzenia: „Nie, jeszcze moment, jeszcze miesiąc, bo widzimy, że wychodzą błędy, ludzie będą nam się odbijać od urzędów, ludzie nie będą mogli realizować obowiązku, dajmy jeszcze miesiąc na przetestowanie systemu i dopiero wprowadźmy. Dajmy możliwość działania tych przepisów". Stąd taka konstrukcja: dla naszego bezpieczeństwa i dla zapewnienia 100-procentowego działania tego, co ma działać, i doprowadzenia do sytuacji, w której ludzie nie będą mieli problemów z rzeczami, które chcemy teraz wprowadzić.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Czy są uwagi do zmiany nr 2 w art. 9? Nie widzę.

Czy są uwagi do art. 10? Nie widzę.

Czy są uwagi do art. 11? Nie widzę.
Do art. 12?
Do art. 13?
Do art. 14?
Do art. 15? Proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Panie przewodniczący, do art. 15, 16, 17 i 18. Tutaj są przepisy utrzymujące w mocy akty wykonawcze, które to przepisy umożliwiają również nowelizację utrzymanych w mocy przepisów wykonawczych poprzez użycie frazy: „mogą być zmieniane na podstawie tego przepisu". Chcielibyśmy doprecyzować, w jakim brzmieniu tego przepisu: czy brzmieniu tego dotychczasowego przepisu, czy brzmieniu nowym.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Proszę bardzo, panie naczelniku.

Naczelnik wydziału w Departamencie Transportu Drogowego MI Tomasz Piętka:

Oczywiście chodzi o dotychczasowe brzmienie tego przepisu.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Czy są uwagi do art. 16? Nie widzę.
Czy są do art. 17? Nie widzę.
Do art. 18?
Do art. 19? Nie widzę.
Do art. 20?
Do art. 21?
Do art. 22?
Do art. 23? Nie widzę.
Do art. 24?
Do art. 25?
Do art. 26?
Do art. 27? Nie widzę.
Do art. 28?
Do art. 29?
Do art. 30? Nie widzę.
Czy są do art. 31?
Czy są do art. 32? Proszę bardzo, Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Dziękuję. Tutaj wnioskodawcy dwukrotnie, w pkt 2 i w pkt 3, użyli sformułowania głoszącego, że dane przepisy wchodzą w życie po upływie określonego terminu „od dnia wejścia w życie ustawy". Przyznam szczerze, że po raz pierwszy stykam się z taką konstrukcją. Zasada tworzenia przepisów końcowych jest taka, że wejście w życie ustawy uzależnia się od dnia jej ogłoszenia, w związku z tym jest pytanie, dlaczego została tutaj użyta taka technika i czy nie można jej ujednolicić.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Pan dyrektor Behrendt.

Zastępca dyrektora Departamentu Prawnego MI Tomasz Behrendt:

Szanowni państwo, tak to jest przeliczone, ponieważ ustawa sama w sobie wchodzi 30 dni od dnia ogłoszenia, natomiast poszczególne przepisy obliczaliśmy od dnia wejścia w życie tej ustawy. Uważam, że to nie jest technika niedopuszczalna, natomiast rzeczywiście rzadziej spotykana. W przypadku gdybyśmy chcieli zrobić to od dnia ogłoszenia, musielibyśmy przeliczyć poszczególne miesiące, dodając co najmniej jeden miesiąc, 30 dni, ale proponuję pozostawienie tego w brzmieniu z przedłożenia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Na tym rozpatrzyliśmy projekt ustawy. Poddaję pod głosowanie wniosek o uchwalenie przez Sejm projektu ustawy wraz z przyjętymi poprawkami. Proszę o wyświetlenie pulpitu do głosowania. Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem projektu ustawy? Kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Poproszę o wyniki.

Głosowało 27 posłów: za było 26, przeciw 1, nikt się nie wstrzymał. Komisja pozytywnie zaopiniowała projekt ustawy.

Musimy jeszcze dokonać wyboru posła sprawozdawcy. Proszę, pan poseł przewodniczący Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, koleżanki i koledzy, proponuję, żeby sprawozdawcą do tego projektu zmiany ustawy był pan poseł Jerzy Paul, jeśli się zgodzi.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Czy pan poseł wyraża zgodę? Czy jest sprzeciw wobec tej kandydatury bądź inna kandydatura? Nie widzę. Tym samym przyjmuję, że Komisja wybrała pana posła Paula na sprawozdawcę Komisji. Serdecznie dziękuję. Na tym zamknęliśmy posiedzenie Komisji.